

PLAN ENCARTE Un trainer nommé Yak-A



Et voilà le résultat après une construction tout bois ne présentant aucune difficulté particulière



Et voilà le résultat après un entoilage de l'avion à l'Oracover plus quelques rapides décorations.



Pour finir, un petit passage au ras de la piste, afin d'admirer une dernière fois la ligne atypique de ce drôle d'avion de voltige sans prétention.

à l'aide d'un sèche-cheveux, je l'ai cintrée lentement sur un cylindre en plastique. Afin de donner un peu plus d'allure à l'appareil, le nez (n°2) est taillé dans une planche de balsa 100/10 puis vissé au fuselage. Les côtés du capot, de type «Lycoming», sont fabriqués au moyen de chutes de bord de fuite, et poncés pour épouser le capot (n°2). La longueur est laissée à l'appréciation de chacun.

À l'avant, sous le fuselage, se trouve une trappe articulée sur deux charnières qui permet d'accéder à la platine de l'accu sur laquelle est aussi tenu le contrôleur au moyen de deux colliers. De cette façon, en plaçant l'avion «sur le dos», l'accès aisé permet de changer rapidement le pack LiPo fixé au velcro. Et posé sur ses roues, l'avion ne laisse rien paraître de disgracieux. L'ouverture pratiquée dans le cache (n°4) assure la ventilation de l'ensemble.

Verrière sur mesure (y'à qu'à...)

J'ai gardé volontairement le meilleur pour la fin. Mais si, comme moi, vous êtes fan de Modèle Mag et que vous conservez précieusement les anciens numéros, vous vous replongerez dans le magazine n°560 de mai 1998 (déjà... !) où j'avais décrit une méthode simple et bon marché pour réaliser une verrière sur mesure. Que voici résumée...

Dans un morceau de béton cellulaire, découper d'abord grossière-

ment la forme de la verrière que l'on figole ensuite l'aide d'une râpe jusqu'à obtenir la forme définitive. Ce bloc est ensuite recouvert de plâtre fin et poncé au papier de verre, moyen au début, puis très fin au final pour éviter les rayures sur le produit fini. Ça, c'est pour la forme mâle.

Réaliser alors deux cadres en bois identiques, évidés pour que la base de la forme mâle puisse facilement passer à travers. Pincer entre ces deux cadres un morceau de plexiglas de 2 mm, et le passer au four en position horizontale, légèrement surélevé. Quand, au bout de quelques secondes à 200°C, le plexiglas commence à prendre du ventre (déformation sous l'effet de la chaleur et de son propre poids), le sortir et le plaquer immédiatement sur le moule en tirant vers le bas.

Il est nécessaire d'être deux pour cette opération car il faut resserrer les bords de la verrière autour du moule.

Yak-A essayer !

Pour conclure brièvement, je ne saurais que confirmer ce que disait Marcel Dassault : un bel avion ne peut que bien voler... Je pense, sans une certaine fierté non dépourvue toutefois de modestie, que c'est le cas pour ce Yak-A, un avion sans autre prétention que de se faire plaisir avec succès. Pour le vérifier, une seule solution : Yak-A essayer ! ■



EN VOL YAK-A PILOTER...

Posé sur ses curieuses roues de buggy, sur le tarmac du club Eole de Muret (31), c'est par un bel après-midi d'hiver que le Yak-A fit sa première sortie. Après une visite pré-vol indispensable à la sécurité de toute séance de vol, et plus particulièrement à un baptême du «feu», j'ai poussé le manche des gaz et en quelques mètres l'appareil s'est dressé sur son train principal. Un effet de girouette (en raison de vent de travers présent ce jour-là) m'obligea à compenser à la dérive pour maintenir l'axe de piste. En fait, d'emblée, ce Yak-A se comporte comme un grand : il faut mettre «du pied». Il continuera à rouler pour ne quitter le plancher des vaches qu'après une sollicitation à cabrer. Après avoir gagné une altitude de sécurité, j'ai classiquement procédé aux divers réglages et tests. Notamment le test de décrochage : amené aux grands angles, l'oiseau décroche gentiment et parachute symétriquement... pas vicieux du tout. Le reste ne sera donc qu'une formalité.

Comme précisé plus haut (pas de suspense), les figures de base passent de façon très agréable et n'appellent aucun autre commentaire, l'avion étant destiné aux vols de loisir, que chacun agrémenta à sa façon. Après dix bonnes minutes d'évolutions, il faut atterrir : se présenter d'assez loin, avec un peu de moteur (et de dérive si le vent n'est pas dans l'axe de piste), maintenir l'avion bien à plat, et arrondir près du sol. Bref, aucune difficulté sinon de tenir l'axe de piste à faible vitesse.

PS : sur YouTube taper «Vol du Yak-A_0001.wmv» pour découvrir l'appareil en vol.